

Treni , la Puglia è un'Italia «diversamente abile». Senza l'Alta velocità, senza i Frecciarossa. E ora pure senza treni notte diretti

Per Trenitalia, la Puglia (come molte altre regioni del Sud) è oramai un'altra Italia. Lì dove non c'è riuscita la Lega di Umberto Bossi - dividere in due l'Italia - ce l'ha fatta invece il bravo Mauro Moretti ,l'ex sindacalista della Cgil, oggi amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato, la società ferroviaria, controllata dal ministero del Tesoro. Nel quasi silenzio generale dei nostri politici (se si escludono Vendola, Intronà e l'assessore Minervini, insieme a qualche consigliere regionale e a Ferrarese), dallo scorso 12 dicembre con l'entrata in vigore del nuovo orario invernale, viaggiare di notte da Lecce a Milano (o da Lecce a Roma) è come fare un viaggio nell'antico Far West: sempre a bordo degli stessi vecchi treni da terzo mondo (che ora però si chiamano FrecciaBianca) fino a Bologna. Poi a Bologna (quasi sempre tra le 5 e le 7 del mattino), donne, vecchi e bambini devono scendere e cambiare convoglio. Per arrivare nella stazione centrale di Milano, Trenitalia ha riservato ai pugliesi un assaggio dei super veloci e super comodi Frecciarossa nel tratto da Bologna a Milano. «Non si è mai visto - commenta Gianni Pizzi, uno dei tanti pugliesi che da anni vive a Como e lavora a Milano - in nessun altro paese al mondo che una società ferroviaria faccia viaggiare i propri clienti su treni-notte costringendoli a scendere a metà del viaggio, come accade sulle tratte da Lecce- Milano». «E' inammissibile - aggiunge che le grandi capitali di uno stesso Paese non possano essere collegate tra loro con treni-notte diretti. Questa dell'Alta velocità è una operazione ideologica che avrà effetti anche sulle tariffe aeree». «E' vero - aveva detto uno studioso di trasporti, il prof. Agostino Cappelli, docente di Pianificazione Trasporti all'Università di Venezia, già consulente della Regione Puglia per il Piano regionale dei trasporti nel 2001 - che in Europa i treni notturni sono quasi completamente scomparsi, ma è vero pure che in Europa la distribuzione territoriale dell'Alta velocità è più capillare rispetto a quanto avviene in Italia dove invece le regioni del Sud, geograficamente distanti oltre i 1.200 km dalle capitali del Nord, sono tagliate fuori. Eppoi, non si è mai visto che il viaggio di un treno a lunga percorrenza si "inter rompe" a 200 km dalla destinazione finale». Con un aumento dei tempi di viaggio e di disagi. La storia dei viaggi da Nord a Sud (e viceversa) con scalo a Bologna «è un argomento politico di una importanza fondamentale» aveva detto il presidente della regione Puglia, Nichi Vendola. «Il governo - aveva aggiunto il governatore - deve dirci chiaramente se il futuro del Sud, che in questo modo viene tagliato fuori dal resto del Paese, deve essere affidato, da questo momento in poi, alle scelte aziendali dell'amministratore di Trenitalia». Nei prossimi giorni Vendola e Minervini chiederanno un incontro col ministro Corrado Passera per risolvere questo problema dei viaggi con scalo a Bologna. Una scelta aziendale di Trenitalia che non solo «offende i pugliesi dice Minervini - ma allontana il resto del Paese dalle regioni del Sud»